



Landkreis
Dingolfing-Landau



Gemeinde
Mamming



VERKEHRSFREIGABE

für die neu erbaute

Isarbrücke Mamming

am Mittwoch, 20. Juli 2011



Grußwort des Landrats

Brücken sind besondere Bauwerke. Man baut sie für Generationen und, wenn alles gut geht, für hundert und mehr Jahre. Unsere neue Isarbrücke hat das Zeug, ein "Jahrhundertbauwerk" zu werden. Sie braucht nicht Hochwasser und Eisstöße zu fürchten wie ihre Vorgänger bis zum 19. Jahrhundert, sie kann mehr als das Zehnfache an Belastung tragen als ihre Vorgängerin, aber sie ist nicht davor gefeit, durch menschliche Dummheit und Fanatismus – wie 1945 von den Nazis – zerstört zu werden.

Ich freue mich, dass der Landkreis Dingolfing-Landau als Bauherr zusammen mit der Gemeinde Mamming die neue Isarbrücke am 20. Juli dem Verkehr übergeben kann. Damit ist für viele Jahrzehnte eine trag- und leistungsfähige Verbindung zwischen den beiden Hauptorten der

Gemeinde Mamming sichergestellt. Besonders freue ich mich darüber, dass die Bauzeit mit gut zehn Monaten für eine Brücke dieser Größenordnung rekordverdächtig kurz war.

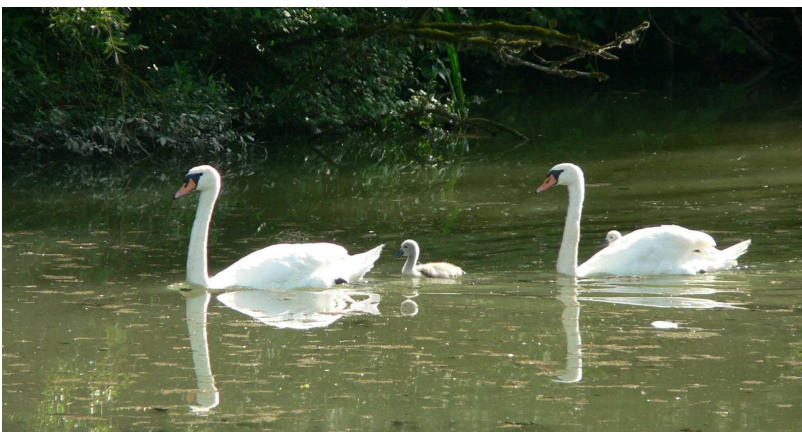
Der Neubau der Mamminger Isarbrücke war noch vor 3 Jahren kein Thema. Man glaubte die Lebensdauer der alten Brücke mit einer Sanierung noch ein paar Jahrzehnte strecken zu können. Weil sich aber der Schwerverkehr nicht an die Tonnagebeschränkung hielt und selbst 40-Tonner über die alte Brücke donnerten, ging es dem Bauwerk aus der Nachkriegszeit immer stärker an die Substanz.

Der Landkreis hat für den Neubau der Isarbrücke rund 1,5 Millionen Euro aufgewendet. Aus den Steuermitteln des Bundes sowie des Freistaats hat die Staatsregierung etwa die gleiche Summe als Zuschuss zugewiesen. Schließlich hat auch die Gemeinde Mamming zu den Kosten für den angehängten Geh- und Radweg sowie für die geänderte Brückenlage fast 300.000 Euro beigetragen und so ihre Verantwortung für die örtliche Wirtschaft bewiesen.

Allen Anliegern, die während des Neubaus Behinderungen und Umwege in Kauf nehmen mussten, möchte ich herzlich für das Verständnis und die Geduld danken. Danken darf ich auch den Kreisgremien sowie der Gemeinde Mamming, stellvertretend Bürgermeister Georg Eberl für das ständige Engagement bis zur Fertigstellung der neuen Brücke. Den beteiligten Unternehmen und Planern sage ich ebenfalls Dank für die zügige und saubere Bauausführung. Allen Nutzern der Brücke wünsche ich eine unfallfreie Fahrt, der Brücke eine lange Lebensdauer zum Nutzen und Segen aller Menschen, die sie passieren.



Heinrich Trapp
Landrat



*Idylle an der Baustelle:
Eine Schwanenfamilie zieht neben
der neuen Brücke ihre Bahnen.*



Grußwort des Bürgermeisters

„Unsere Brücken sind unser Schicksal“, diese sehr treffende Schlagzeile prägte 1954 der ehemalige 1. Bürgermeister der Gemeinde Mamming, Paul Heckner, bei der Einweihung der damals neu gebauten Isarbrücke.

Dass diese Aussage Heckners von 1954 noch heute ihre Gültigkeit und Richtigkeit hat, beweist die Entstehungsgeschichte der neuen Mamminger Isarbrücke 2011 von ihrer Planung bis zur Fertigstellung und Einweihung am 20. Juli.

Nachdem durch Untersuchungen festgestellt wurde, dass die Mamminger Isarbrücke nach einer Lebensdauer von über 50 Jahren nicht mehr den heutigen technischen Anforderungen genügt, plante der Landkreis Dingolfing-Landau aus wirtschaftlichen und finanziellen Gründen eine Sanierung und Ertüchtigung der bestehenden Brücke als sparsamste Lösung. Damit verbunden wäre jedoch eine ca. 1-jährige Vollsperrung gewesen. Bei Bekanntwerden dieser drohenden 12-monatigen Sperre der Isarbrücke waren die Besorgnis und die Betroffenheit der Bevölkerung Mammings sehr groß. Man war sich plötzlich wieder bewusst und spürte, welche „schicksalhafte“ Bedeutung und Schlüsselrolle die Isarbrücke als Verkehrsader für unser tägliches, wirtschaftliches und gesellschaftliches Leben hat. Eine Vollsperrung der Isarbrücke wäre für die gesamte Gemeinde Mamming zeitmäßig und finanziell mit erheblichen Nachteilen verbunden gewesen. Der Wunsch nach einer verträglicheren Lösung wurde schnell laut und an die politischen Gremien Kreistag und Gemeinderat herangetragen.

Daraufhin führten Landkreis und Gemeinde intensive Gespräche und Verhandlungen und man entschloss sich gemeinsam, zur Vermeidung einer so langen Vollsperrung der Isarbrücke statt der geplanten Sanierung eine neue Isarbrücke neben der alten Brücke zu bauen. Die dafür anfallenden Mehrkosten haben sich der Landkreis Dingolfing-Landau und die Gemeinde Mamming geteilt. Der Gemeinderat und die gesamte Bevölkerung Mammings waren darüber sehr erleichtert. Die Entscheidung des Gemeinderates, sich an den Mehrkosten mit einem Anteil von ca. 200.000 Euro zu beteiligen, fand die einhellige Zustimmung der Mamminger Bürgerschaft.

Dem Gemeinderat Mamming gilt für diese finanziell mutige und weitsichtige Entscheidung mein großer Dank. Ein herzliches Vergelt's Gott gilt auch Herrn Landrat Heinrich Trapp und den Mitgliedern des Kreistages Dingolfing-Landau für diese sehr bürger- und wirtschaftsfreundliche Lösung.

Großes Lob und Dank gebührt der Tiefbauabteilung des Landratsamtes des Landkreises, den Planern und den am Bau beteiligten Firmen für ihre ausgezeichnete Arbeit.

Den Bürgerinnen und Bürger unserer Gemeinde danke ich sehr herzlich für die Geduld und das große Verständnis für die Behinderungen während der Bauphase.

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger, eine Brücke steht für die Symbole „Zusammenführen, Zusammenwachsen, Zusammenhalten“.

Ich wünsche mir, dass auch künftig durch die neue Isarbrücke der schon bisher sehr gute Zusammenhalt aller Ortsteile der Gemeinde Mamming gestärkt wird. Nutzen wir unsere neue Isarbrücke zu einem harmonischen Miteinander in unserer Gemeinde Mamming. Freuen wir uns gemeinsam über das gelungene „Jahrhundertbauwerk“.



Georg Eberl
1. Bürgermeister und stv. Landrat

Nur etwa zehn Monate nach dem Baubeginn wird am 20. Juli 2011 die neue Isarbrücke Mamming im Zuge der Kreisstraße DGF 11 dem Verkehr übergeben. Der Landkreis Dingolfing-Landau, die Gemeinde Mamming und vor allem die Bürgerinnen und Bürger der anliegenden Ortschaften freuen sich, wieder für viele Jahrzehnte eine tragfähige und leistungsfähige Verbindung zu haben.

Bei der **alten Isarbrücke** (Bild rechts) handelte es sich um eine 7-feldrige, durchlaufende Stahlbetonbrücke mit einer Gesamtstützweite von 104,80 m. Das Bauwerk war in Brückenklasse 30 nach DIN 1072, Ausgabe Juni 1952 eingestuft, d. h. eine einspurige Belastung mit 30 Tonnen. Die Fahrbahnbreite betrug 6,00 m.



Der Weg zum Neubau

Bereits vor rund 10 Jahren zeigten sich bei den Brückenprüfungen erhebliche Schäden an Kappenoberfläche, Übergangskonstruktion, integrierten Gesimskappen und den Pfeilern. Festgestellt wurden Risse im Fahrbahnbelag, Korrosionen, Betonabplatzungen sowie freiliegende Bewehrungen. Daher wurde erstmals bei den Haushaltsberatungen 2004 eine Sanierung vorgesehen, wofür der Kreistag 430.000 € Baukosten in 2007 einplante.



Im September 2007 informierten sich Landrat Heinrich Trapp und 2. Bürgermeister Johann Schmid bei den Tauchern eines Spezialunternehmens über die Untersuchungsmethoden.

Um eine weitergehende Beurteilung über die Standsicherheit, Dauerhaftigkeit und Verkehrssicherheit zu erhalten, beauftragte der Landkreis im Juli 2007 das Büro Fritsche Ingenieure aus Deggendorf mit einer umfangreichen Bauzustandsanalyse und einem Sanierungsvorschlag. Bei dieser Untersuchung wurden von einem Boot aus Echolotmessungen durchgeführt, um die Wassertiefe zu ermitteln. Auch Taucher kamen zum Einsatz, die Materialproben von den Pfeilern nahmen. Mit der Analyse wurden weitere Schäden bekannt: mangelhafte Geländer, Auskolkungen der Flusssohle, gebrochene Übergangskonstruktion, Schädigungen des Betons und der Bewehrung, Betonablösungen im Wasserwechselbereich der Pfeiler usw. Zur Bestandssicherung und Aufwertung der Verkehrssicherheit schlug das Büro Fritsche eine Sanierungsvariante vor, mit der die Tragfähigkeit nicht erhöht worden wäre und die Restnutzungsdauer lediglich 30 Jahre betragen hätte. Die Baukosten hätten rund 500.000 € betragen und wären aus Eigenmitteln zu finanzieren gewesen.

Alternativ wurde auch eine Neubauvariante untersucht. Der Vorschlag sah vor, auf den vorhandenen, weitgehend noch intakten Flusspfeilern einen neuen Überbau zu errichten. Die Tragfähigkeit hätte so auf 60 Tonnen erhöht



Am 14. September 2010 erfolgte der erste Spatenstich für die neue Brücke.

werden können, die Nutzungsdauer wurde mit 70 Jahren angegeben. Die Baukosten wären bei rund 1,8 Millionen Euro gelegen. Außerdem ist ein Neubau zuwendungsfähig, so dass der Landkreis noch mit 940.000 € belastet worden wäre. Der Bauausschuss wie auch Kreisausschuss und Kreistag sprachen sich daher für die langfristig wirtschaftlichere Lösung, nämlich den Neubau aus. Dabei wurden auch die Interessen der heimischen Wirtschaft berücksichtigt, für die ein tragfähiges Brückenbauwerk sehr wichtig ist. Die Kosten für den integrierten Radweg in Höhe von 182.000 € sollte zur Hälfte die Gemeinde Mamming tragen.

Ein Nachteil dieser Lösung war, dass während der Bauzeit für mindestens 6 bis 7 Monate eine Überquerung der Isar nicht möglich gewesen wäre, was zu erheblichen Einbußen und Kosten bei den heimischen Betrieben geführt hätte. Daher überlegten die Beteiligten im Sommer 2009, ob nicht ein Neubau neben der alten Brücke gewählt werden sollte, wofür eine Baukostenerhöhung von 500.000 € geschätzt wurde. Nach Abzug der damals geschätzten staatlichen Förderung wäre der Eigenmittel-

anteil des Landkreises um rund 130.000 € gestiegen, die Gemeinde hätte statt 55.000 € nun 217.000 € zahlen müssen. Nach weiteren Planungsänderungen, vor allem beim Rückbau der alten Brücke ergaben sich weitere Kostensteigerungen, die Baukosten wurden im Haushalt 2010 mit 2.791.000 € angesetzt.

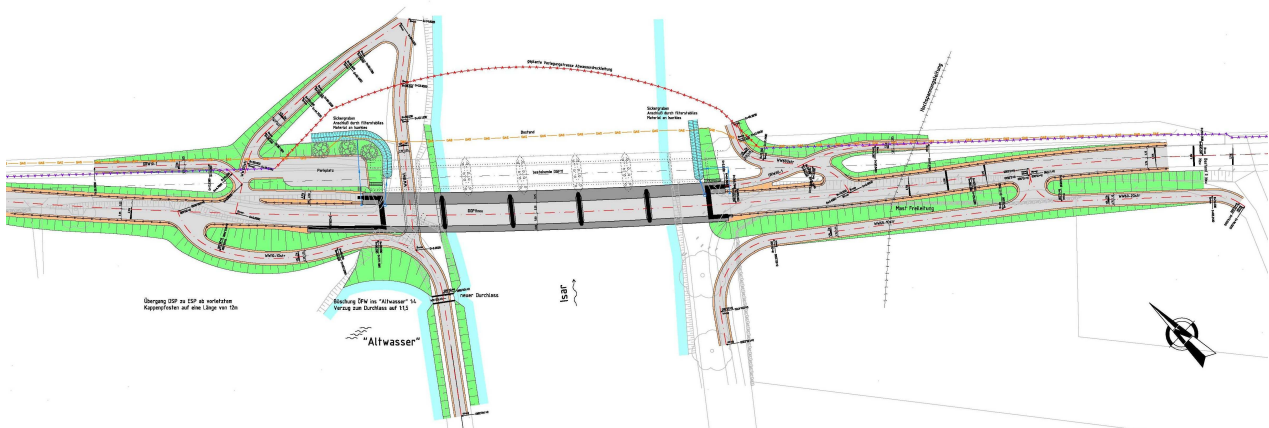
Auf dieser Planungsgrundlage wurde dann im Mai 2010 zwischen dem Landkreis und der Gemeinde Mamming eine Vereinbarung abgeschlossen, wonach die Gemeinde dem Landkreis je die Hälfte der Mehrkosten für den integrierten Radweg sowie für die geänderte Brückenlage erstattet. Über das Staatliche Bauamt wurde bei der Regierung von Nieder-



Rodungsarbeiten und Baufeldfreimachung auf der Mamminger Seite.

bayern der Zuwendungsantrag gestellt. Der Freistaat Bayern bewilligte schließlich aus Mitteln des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG) sowie des Finanzausgleichsgesetzes (FAG) einen Zuschuss in Höhe von insgesamt 50 % der zuwendungsfähigen Kosten.

Eine negative Überraschung brachte das



Der Lageplan zeigt, wie die neue Brücke verschwenkt wurde, um während der Bauzeit den Verkehr über die alte Brücke aufrechterhalten zu können.



Die Gründung der Widerlager erfolgte mit Großbohrpfählen, hier auf der Seite Mammingerschwaigen.

Ausschreibungsergebnis im Juni 2010, wonach die Kosten um fast 200.000 € stiegen. Die Finanzierung konnte schließlich gesichert, der Auftrag an das Passauer Bauunternehmen Berger erteilt werden. Den Zuschlag für den Abbruch erhielt die Firma Mailhammer aus Obertaufkirchen. Im Beisein einiger Mitglieder des Bau- und des Kreisausschusses nahmen Landrat Heinrich Trapp und Bürgermeister Georg Eberl am 14. September 2010 den symbolischen ersten Spatenstich vor.

Die Bauarbeiten verliefen reibungslos und zügig, so dass die neue Isarbrücke nun im Juli 2011 seiner Bestimmung übergeben werden kann.



Die Großbohrpfähle für die Pfeiler wurden von einem schwimmenden Ponton aus hergestellt.



Im November 2010 überzeugten sich vom Baufortschritt (von links): Landrat Heinrich Trapp, Bauleiter Dipl.-Ing. Florian Hahne, Thomas Kollmannsperger (Landratsamt), Bürgermeister Georg Eberl, VG-Geschäftsführer Ludwig Meindl, Stefan Kern (Berger Bau), Tiefbauleiter Werner Maier und Eduard Fliegerbauer (Berger Bau).

Beschreibung der neuen Brücke



Die Montage der Pfeilerfertigteile

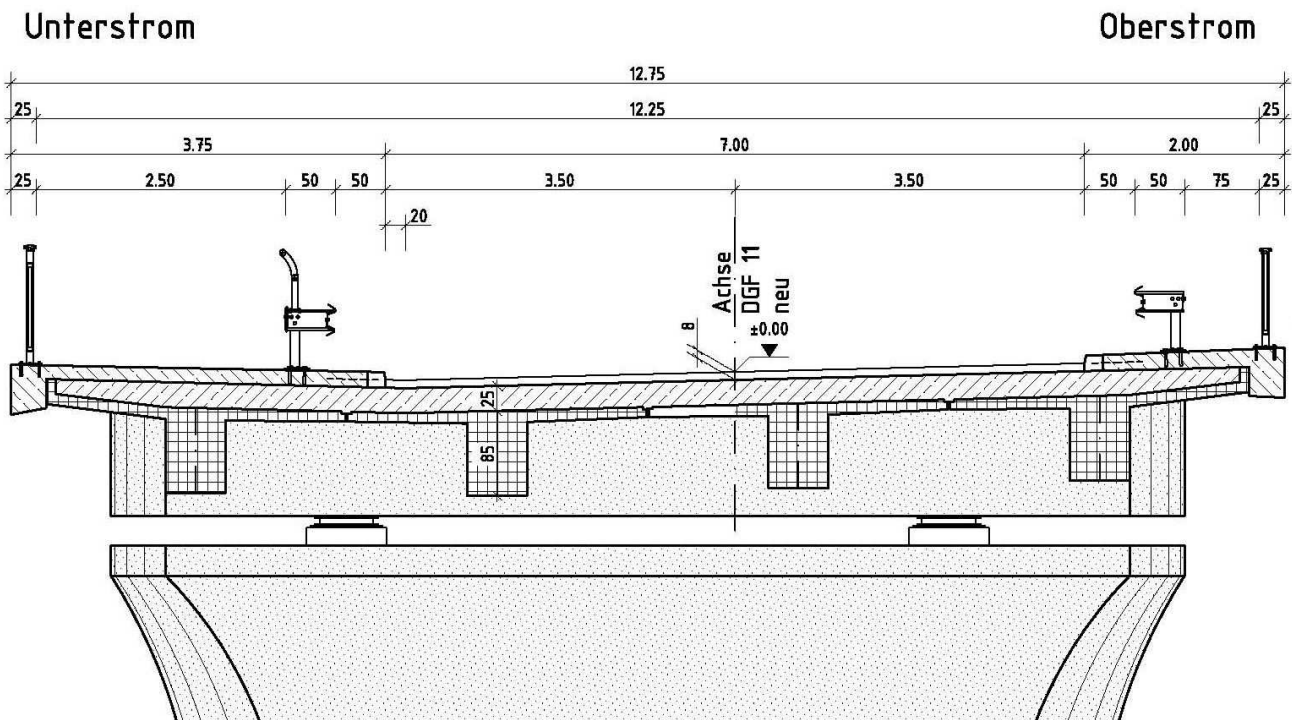


Die Pfeilerherstellung: der vordere Pfeiler wird gerade geschalt, der hintere ist bereits fertig.

Die neue Brücke hat nun eine Fahrbahnbreite von 7,00 m, eine Gehwegbreite von 2,50 m und eine Gesamtbreite zwischen den Geländern von 12,25 m.

Der Überbau wurde als Spannbetonplattenbalken hergestellt, bei der die vorgefertigten Fertigteile auf die Unterbauten aufgelegt und anschließend mit einer 25 cm dicken Ortbetonplatte verbunden wurden. Die Spannbetonträger haben ein Einzelgewicht von 40 bis 45 Tonnen und wurden mit einer Länge von maximal 21 m zur Baustelle transportiert.

Die Unterbauten bestehen aus zwei Widerlagern an den Endauflagern und vier Pfeilern in der Isar. Die Widerlager wurden herkömmlich in Ortbetonbauweise erstellt und auf Großbohrpfähle gegründet. Die Pfeiler stehen auf 15 m langen ausbetonierten Stahlrohren, die 11 m tief in den Flussgrund einbinden und dort in Beton eingebettet sind. Diese Stahlrohre reichen nur bis zur Wasseroberfläche. Zur Ergänzung des restlichen Pfeilers wurden auf die Stahlrohre Stahlbetonfertigteile aufgesetzt, die ca. 60 cm unter die Wasseroberfläche reichen und mit



Der Querschnitt der Brückenkonstruktion: Der Radweg hat eine Breite von 2,50 Meter, die Kreisstraßen-Fahrbahn ist 7,00 Meter breit.

einem Ortbetonpfeiler komplettiert wurden.

Wegen des größeren Freiraums zwischen der Brücke und dem Hochwasserspiegel wurde die Straßenhöhe gegenüber der alten Brücke um ca. 80 cm angehoben. Die Auffahrtsrampen beidseits der Brücke mussten an die neue Lage und Höhe angepasst werden. Eine Neugestaltung der Straße und des Geh- und Rad-

weges auf eine Gesamtlänge von ca. 510 wurde somit notwendig.

Es wurden insgesamt 170 m Großbohrpfähle Durchmesser 1,20 m mit den dazugehörigen Stahlrohren Durchmesser 0,92 m, 110 m Großbohrpfähle Durchmesser 0,90 m, 1.650 m³ Beton, 210 t Betonstahl verbaut.



Auch beim Betonieren der Ortbetonplatte im April 2011 stattete die Bauherrnschaft der Baustelle einen Besuch ab, um sich vom Fortschritt der Arbeiten zu überzeugen.

Bauablauf

ab 01.09.2010	Baubeginn, Baustelleneinrichtung
30.09. bis 22.11.2010	Herstellung der Widerlager
21.09. bis 22.10.2010	Herstellung der Pfeilergründung
02.11. bis 16.12.2010	Herstellung der Pfeiler
Feb./März 2011	Herstellung Spannbetonfertigteile
04.04. bis 07.04.2011	Montage Spannbetonfertigteile
08.04. bis 29.04.2011	Herstellung Ortbetonplatte
04.05. bis 08.07.2011	Abdichtung und Kappen
22.06. bis 18.07.2011	Geländer und Schutzplanken
27.06. bis 15.07.2011	Erdbau und Pflasterarbeiten
Aug. – Nov. 2011	Abbruch der Straßenbrücke
bis Nov. 2011	Restarbeiten und Baustellenräumung



Die Abdichtung der Brückenplatte war eine der letzten Arbeiten, bevor die Asphaltierung erfolgte.

Technische Daten

Lichte Weite	103,65 m
Einzelstützweiten	19,50 m + 3 x 22,00 m + 19,50 m
Lichte Höhe bei Widerlager	2,00 m
Breite zwischen Geländern	12,25 m
Fahrbahnbreite Kreisstraße	7,00 m
Fahrbahnbreite Radweg	2,50 m
Brückenfläche	1.290 m ²



Kosten und Finanzierung (vorläufig):

Kosten

Baukosten	2.960.000 €
Grunderwerb, Vermessung	10.000 €
Planung	<u>400.000 €</u>
insgesamt	3.370.000 €

Finanzierung

Zuwendungen aus BayGVFG	1.230.000 €
Zuwendungen aus FAG	300.000 €
Gemeinde Mamming	285.000 €
Eigenmittel Landkreis	<u>1.555.000 €</u>
insgesamt	3.370.000 €



Planung:

- *Objekt- und Tragwerksplanung*
Fritsche Ingenieure, Deggendorf
- *Örtliche Bauüberwachung, Sicherheits- u. Gesundheitsschutzkoordinator*
claim- und projektmanagement hahne, Passau
- *Landschaftsplanung*
Planungsbüro Stefan Längst, Kumhausen
- *Baugrundgutachter*
Dr. Detlev Schilling, Fürstenzell
- *Prüfstatiker*
Prof. Dr.-Ing. Bulicek + Ingenieure, Passau

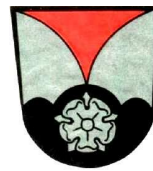
Bauausführende Firmen:

- *Brückenbau*
Berger Bau GmbH, Passau
- *Abbruch*
Mailhammer GmbH, Obertaufkirchen

Bauherren:



Landkreis Dingolfing-Landau
vertreten durch
Landrat Heinrich Trapp

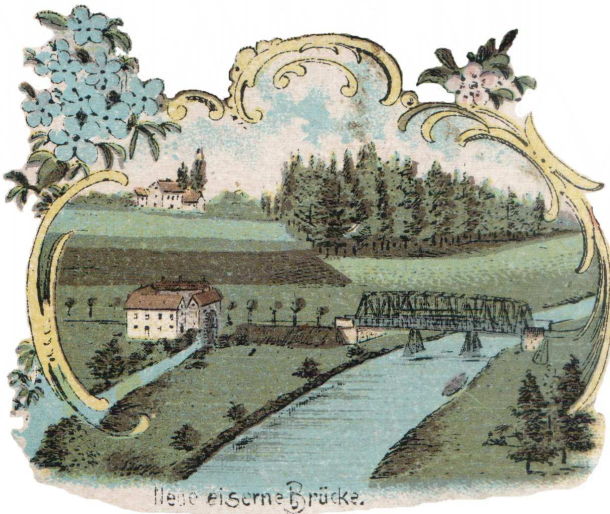


Gemeinde Maming
vertreten durch
1. Bürgermeister Georg Eberl



Isarbrücke Maming im Zuge der Kreisstraße DGF 11, erbaut 2010/11.

Die Geschichte der Isarbrücke Mamming



Die Mamminger Postkarte aus dem Jahr 1902 zeigt die "Neue eiserne Brücke", die wenige Jahre zuvor errichtet worden war.

Wann man zum ersten Mal in Mamming eine Brücke über die Isar schlug, ist kaum mehr festzustellen. Geraume Zeit werden die Mamminger mit Ross und Wagen den Fluss durch die sich ständig ändernden Furten überquert haben. Die wahrscheinlich früheste Kunde von einer Mamminger Isarbrücke findet sich in einem Schreiben der Mamminger an das Churfürstliche Pflegegericht Dingolfing vom 3. August 1793. Darin beklagen sich die Mamminger darüber, dass der Gregori Schmid zu Gäbelkofen und der Paulus und der Wolfgang Pusler ebenda sich weigern, weiterhin jährlich je "einen Bruckbaum zu Mämning Pruckn" zu liefern, wo doch schon seit 200 Jahren "die Guts Besitzer Prucknholz" geliefert haben. Daraus kann geschlossen werden, dass mindestens um 1600 eine Isarbrücke in Mamming gestanden hat - sicherlich jedoch schon viel früher. 1799 baten die Mamminger "untertänigst und gehorsamst" den "Durchlauchtigsten Kurfürsten und Gnädigsten Herrn" (es war Kurfürst Max Josef, der spätere König Max I. von Bayern, 1799 – 1825), die vom Eisstoß zerstörte Brücke an einer anderen, günstigeren Stelle wieder

aufbauen zu dürfen. 1863 rissen Flößer 2 Joch der Brücke um, so dass 20 m weiter flussabwärts eine neue gebaut werden musste.

Dass die Isar den auf Holzjoche gebauten Brücken vor allem im Winter durch die Eisstöße gehörig zusetzte, liegt auf der Hand. Um ihre Instandhaltung zu gewährleisten, mussten nicht nur die Anwohner Bauholz liefern, die Benutzer hatten auch Brückenzoll zu entrichten. So hat 1797 das Pflegegericht Dingolfing als Zoll für die Mamminger Brücke genehmigt u. a.

- für Schweine und Schafe über die Brücke treiben je Stück 1 Pfennig (1 Gulden [fl] = 60 Kreuzer [kr], 1 Kreuzer [kr] = 4 Pfennige [dl])
- für Pferd, Ochs und Kühe, die zum Verkauf über die Brücke getrieben werden, je Stück 1 Kreuzer und
- für Heu- und Holzfuhrn aus der Gemeinde 2 Kreuzer

Der 1701 verstorbene Mautner Vitus Mamminger mag wohl einst an der Isarbrücke gestanden und den Brückenzoll kassiert haben. Schon um 1280 soll in Mamming ein Zöllner tätig gewesen sein. Ob im Auftrag des Herzogs oder der Grafen von Leonsberg und ob er Straßen- oder Brückenzoll erhoben hat, ist nicht bekannt.

Als man zum Bahnhof 1872 mit Pferdefuhrwerken Granit aus Metten und Straßkirchen nach Mamming schaffen musste, zeigte sich die Mamminger Isarbrücke den schweren Lasten nicht gewachsen. Die Ostbahngesellschaft, ein



Am 22. Dezember 1954 erteilte Pfarrer Heinrich Kaiser der neuen Brücke den kirchlichen Segen. Rechts der damalige Mamminger Bürgermeister Paul Heckner, der 1962 nur 45-jährig durch den Tod aus dem Amt gerissen wurde.

privates Unternehmen, baute daher auf ihre Kosten eine neue, leistungsfähigere Brücke und riss die alte ab. Ein Hochwasser fügte dann im Juni 1883 den Pfeilern dieser Brücke wie auch der Gottfriedinger Brücke wieder schwere Schäden zu.

Im Jahre 1899 errichtete schließlich das Königreich Bayern mit einem Kostenaufwand von 75.000 Goldmark die erste eiserne Brücke. Und 1905/06 wurde auch die Alterbrücke mit einem Kostenaufwand von 18.000 Goldmark durch eine Eisenkonstruktion ersetzt. Ende April 1945 sprengten deutsche Soldaten die Isarbrücke, um den amerikanischen Kampfverbänden das Überschreiten der Isar zu erschweren.



Die alte eiserne Brücke aus dem Jahr 1899 kurz vor ihrem Abriss, daneben die 1954 fertig gestellte neue Brücke, die kaum älter werden sollte, als ihre Vorgängerin.

Da man nicht mehr über die Isar konnte, wurde ein Fährbetrieb eingerichtet. Die Fähre ging von 4 Uhr morgens bis 22 Uhr abends und stand unter amerikanischer Aufsicht. Unter Bürgermeister Mathias Kimpfbeck (1946-48) ging man daran, zunächst eine hölzerne Brücke zu errichten. Das Holz wurde vom Landratsamt zugewiesen und stammte von Tunzenberg (250 bis 300 cbm). In Gemeinschaftsarbeit der

Mamminger und Bubacher Bürger wurde das Holz mit Pferdefuhrwerken transportiert, alles ohne Bezahlung.

Die hölzerne Brücke konnte nur ein Provisorium sein und so nahm die Gemeinde Mamming 1954 die Errichtung einer massiven Brücke aus Beton und Stahl in Angriff. Die Gesamtkosten beliefen sich auf 350.000 DM. In einer stimmungsvollen Feier wurde am 22. Dezember 1954 die neue Isarbrücke eingeweiht und damit offiziell dem Verkehr übergeben. In Anwesenheit einer großen Anzahl von Ehrengästen, darunter Regiergungsdirektor Dalchert von der Regierung für Niederbayern-Oberpfalz, der an Stelle des verhinderten Regierungspräsidenten erschienen war, sowie Landrat Dr. Hastreiter erteilte Pfarrer Heinrich Kaiser dem neuen Bauwerk den kirchlichen Segen. Dann zerschnitt Bürgermeister Paul Heckner das Band, und die Ehrengäste beschritten gemeinsam zum ersten Male die neue Brücke.

Zum 1. Januar 1962 wurde die Straße von Mamming nach Mammingerschwaigen zur Kreisstraße aufgestuft, die Isarbrücke ist seither in der Baulast des Landkreises. Bereits kurz nach der Herstellung der Brücke wurden erhebliche Sohleintiefungen im Bauwerksbereich festgestellt, so dass 1969 bis 1971 Gründungsverstärkungen vorgenommen werden mussten. 1988 nahm der Landkreis mit einem Kostenaufwand von über 1 Million DM eine umfangreiche Brückensanierung vor, wobei für die Gemeinde eine Kappenverbreiterung zur Aufnahme eines Geh- und Radweges vorgenommen wurde.

Quellen: "Merz, Eberl, Birgmann: Mamminger Bildchronik", "Haubner: Ortschronik Mamming, Landshut 1981", "Dingolfinger Anzeiger"

Impressum:

Herausgeber: Landkreis Dingolfing-Landau
Texte, Gestaltung: Richard Wagner, Landratsamt Dingolfing-Landau
Fotos: Thomas Kollmannsperger u. a. (Landratsamt), Gemeindearchiv Mamming
Druck: Ortmaier Druck GmbH, Frontenhausen